

海上物品運送人の損害賠償の範囲について ——国際海上物品運送条約の国際的理解をめぐって——

旭 聡 史

はじめに

第1章 国際海上物品運送法12条の2の解釈

- 1 わが国における通説の理解
- 2 1992年改正前の国際海上物品運送法
- 3 商法580条の解釈論
 - (1) 商法580条の趣旨
 - (2) 商法制定当初における商法580条の趣旨の説明
- 4 本章のまとめ

第2章 統一条約4条5項(b)の国際的理解

- 1 4条5項(b)の位置づけ
- 2 4条5項(b)の制定経緯
 - (1) 4条5項(b)の原案が提案された背景
 - (2) イギリス原案に対する修正
 - (3) 責任制限の上限金額から損害賠償の算定方法への変質
 - (4) 小 括
- 3 4条5項(b)の国際的理解
 - (1) 緒 説
 - (2) コモン・ローの立場
 - (3) 学説、判例における4条5項(b)の評価
- 4 ウィスビー・ルール採択後に成立した海上物品運送条約における議論
- 5 本章のまとめ

おわりに

はじめに

国際海上物品運送において運送品に滅失・損傷等が生じた場合の運送人の損害賠償責任に関して、国際海上物品運送法12条の2第1項は、その損害賠償の額について次のように規定している。

「運送品に関する損害賠償の額は、荷揚げされるべき地及び時における運送品の市場価格（商品取引所の相場のある物品については、その相場）によって定める。ただし、市場価格がないときは、その地及び時における同種類で同一の品質の物品の正常な価格によって定める。」

同条は、1957年の国際海上物品運送法の制定当初には存在しておらず、1992年の改正により追加された。国際海上物品運送法は、1924年の「船荷証券に関するある規則の統一のための国際条約」⁽¹⁾（船荷証券統一条約。いわゆるハーグ・ルール）を批准したことに伴い、同条約を国内法化したものであるが、この12条の2に対応する規定は、ハーグ・ルールにも存在していなかった。すなわち、12条の2の規定は、条約においても1968年にブリュッセル⁽²⁾で署名された同条約の改正議定書（いわゆるウィスビー・ルール）第2条により追加されたものであり（同改正を取り込んだ船荷証券統一条約、いわゆるハーグ・ウィスビー・ルールにおいて4条5項（b）となった）、わが国の同改正議定書の批准に伴う法改正により新たに設けられた規定である。

さて、この国際海上物品運送法12条の2の規定が、運送人の運送品に関する損害賠償の額について定める重要な規定であるにもかかわらず、わが国において、この規定に関する詳細な研究はこれまでなされてきていない。その理由のひとつとしては、わが国は商法580条に運送人の運送品の滅失・毀損に対する損害賠償の額を定めた規定を有しており、国際海上物品運送法も1992年の改正までは、同条をそのまま準用していたのであり、12条の2の規定もこれと基本的には同趣旨の規定であると考えられてきたことがあるように思う。また、国際海上物品運送条約がいわゆるパッケージリミテーショ

ン、あるいはパッケージ / キロリミテーションと称されるユニークな責任制限方式を採用していることから、この運送人の個別的責任制限の規定（国際海上物品運送法13条）がとりわけ注目されるうえ、12条の2の規定によって算定される額がこの運送人の個別的責任制限の額よりも高くなる場合には、そもそも12条の2の規定が問題とならないためではないかとも考えられる。この規定について、わが国の現在の通説的な見解は、「68年議定書によって改正された24年条約4条5項（b）号の規定を国内法に取り入れたものであり、趣旨は完全に同一のものである」⁽³⁾とか、「改正条約4条5項b号も基本的に商法580条と同趣旨であって、損害賠償額の定額化をはかり、運送人・荷主等関係者が運送契約締結の時点で当該運送のリスクの大きさを知ることを可能にする趣旨」⁽⁴⁾、あるいは「本条は、損害賠償額の定額化、画一化を図り賠償額に関する紛争を防止するとともに、逸失利益その他の間接損害は賠償の対象としないことにより大量の物品の運送に当たる運送人を保護しようとするものである」⁽⁵⁾との説明が一般的にされており、この通説的な理解について異論を唱えるものはみられない。

しかし、運送人の運送品に関する損害賠償の範囲について各国の議論を見ても、必ずしもこうしたわが国における理解と同じではなく、例えば、船荷証券統一条約4条5項（b）の規定の解釈についても、イギリスにおいては、これが間接損害を排除して損害賠償額を制限する規定であるか、それとも単に損害賠償額の算定基準を定める規定であるかについては争いがあるとされている。したがって、わが国の通説が説くところが、運送品に滅失・損傷等が生じた場合の損害賠償の範囲に関する自明の理解であるとはいえないように思われる。

4条5項（b）は、現在最も広く普及しているハーグ・ウィスビー・ルールに基づく運送責任体系において運送品に関する損害賠償の額について定める規定であるが、この条約に代わりうる新条約と目されている、2009年の国連国際海上物品運送条約⁽⁶⁾（いわゆるロッテルダム・ルール）においても同様

の規定が22条に設けられている。ロッテルダム・ルールは国際取引のさらなる円滑化に資するため、国際海上物品運送契約の国際的なハーモナイゼーション、統一化を目指して制定された条約であるが、その発効がいつになるか、わが国が批准するのか否か、さらにその時期がいつになるのかは、現時点においてはまったく予測できない。しかし、この分野における法の国際的な統一の重要性は疑いのないところである。それゆえ、本稿の対象とする問題は、現行規定の解釈のみならず、将来的にはありうるロッテルダム・ルールの批准および国内法への摂取においても検討すべき課題となりうるものである。

そこで、運送品に滅失・損傷等が生じた場合の運送人の責任に関する国際条約における議論、および諸外国、とりわけわが国のこの分野の実務が依拠しているイギリス法における議論を、わが国のそれとの比較の観点から概観することにより、国際海上物品運送法12条の2の規定の解釈について改めて検討、評価を行うことは有益であると思われる。たとえば、本規定を運送人保護の規定と理解するのがわが国の通説であるが、仮にこの規定により間接損害が排除されたとしても、依然として運送人は運送契約から得られる運送賃という対価を通常大きく上回る運送品の価額に基づく賠償リスクを負っており、果たしてこの規定をもって運送人の保護の規定といえるのか、あるいは保護のあり方として妥当なのかという点には疑問がある。くわえて、他に運送人の保護の規定が存しなかった商法においては、商法580条をもって運送人の保護の規定と位置づけることに意味があったとしても、個別的責任制限制度を採用した国際海上物品運送法において、12条の2の規定を責任制限の規定とみるのであれば、同一の法律の中に責任制限の規定が重複して存在することとなるといえ、その両者の関係性ないし重複して存在する必要性についても明らかにされるべきであろう。本稿の検討により、運送人の運送品に対する責任の本質についての議論を深めていくための端緒としたい。

第1章 国際海上物品運送法12条の2の解釈

1 わが国における通説の理解

国際海上物品運送法12条の2の規定について、同法の立法担当官は、「本条1項は、新条約4条5項（b）に基づき、運送人が支払い義務を負う損害賠償の額につき運送品の価額を基準として定型化を図るとともに、逸失利益その他の間接損害は賠償の対象としないことを定めたものである。したがって、これは損害賠償の範囲を定める民法416条の特則に当たる」と説明しており、その趣旨を、損害賠償額の定額化・画一化による紛争防止と、間接損害⁽⁸⁾を賠償の対象としないことによる、大量の物品の運送にあたる運送人の保護⁽⁹⁾であるとする。また、定額化の趣旨から、たとえ荷主の実損額のほうが低いときでも、本条の規定により運送品の価額によって定まる額を賠償しなければならぬ⁽¹⁰⁾とも考えられている。

そのうえで、賠償額について立法担当官は、「運送品の価額相当額イコール賠償額であるとの趣旨ではなく、運送品の価額を基準として賠償額を定めるという趣旨である。具体的な賠償額は、損害の態様に応じて……異なる」と述べ、全部滅失の場合における賠償額は、荷揚げされるべき地および時において滅失がなければ運送品が有したであろう価額相当額であり、一部滅失または損傷の場合（延着はない場合）における賠償額は、荷揚げされるべき地および時において、一部滅失または損傷がなければ運送品が有したであろう価額相当額と当該運送品の実際の価額相当額との差額であり、最後に、運送品の延着の場合（延着し、かつ、一部滅失または損傷がある場合を含む）における賠償額は、荷揚げされるべき地および時において運送品が有したであろう価額相当額と現実の荷揚げ時における当該運送品の実際の価額相当額との差額⁽¹¹⁾であると説明する。

このように、①本条の趣旨につき、運送人の保護の規定と位置づけたうえで、②その性質を賠償額の定額化規定と解し、この定額化の規定により算定

された額より実損額が低いときでも、本条により算定される額を賠償しなければならず、③本条は、運送品に滅失・損傷等の物理的な損害がない単なる延着の場合においても適用される、という解釈は、学説上争いがない。⁽¹²⁾さらに、②の定額化の規定、すなわち責任制限の規定であるという解釈については、運送人の個別的責任制限について責任制限却事由を定める国際海上物品運送法13条の2の規定が、その対象に12条の2を含めていることから、この点において12条の2の規定が責任制限の趣旨を含むことが立法上も明確に⁽¹³⁾されているといえよう。

国際海上物品運送法12条の2の趣旨に関する判例は、下級審裁判所のもので、通説の立場に依拠しつつ、「法12条の2第1項は、損害賠償の額について定め、損害賠償の定型化、画一化を図り賠償額に関する紛争を防止するとともに、逸失利益その他の間接損害は賠償の対象としないことにより大量の物品の運送に当たる運送人を保護しようとする趣旨の規定であり……、これによれば、本件貨物に生じた損害賠償の額は、本件貨物の出荷価額（FOB 価格）に保険料、運送費を加算した CIF 価格を基準に算定するのが相当である。」と判示して、貨物の処分および廃棄費用等、個別の事情による損害⁽¹⁴⁾を含まないとしたものがある程度である。

現行の国際海上物品運送法12条の2の規定の趣旨については、前述のように議論が少ないが、なぜこのような通説による理解が確立されてきたかについては、通説が、「改正条約4条5項b号も基本的に商法580条と同趣旨であ⁽¹⁵⁾」るとか、あるいは12条の2第1項は、「商法580条1項および2項と趣旨を同じくする⁽¹⁶⁾」などと説明していることから、改正前の国際海上物品運送法がその20条2項で準用していた商法580条の議論を見る必要があるであろう。

2 1992年改正前の国際海上物品運送法

1992年改正前の国際海上物品運送法は、20条2項により、陸上運送に関する商法580条の規定を準用していた。国際海上物品運送法は、ハーグ・ルー

ルを実施するための国内法として1957年に制定されたものであるが、ハーグ・ルールには商法580条に相当する規定が存在しなかったことは前述のとおりである。一方で、ハーグ・ルールには、商法には存在しない直接的な責任制限の規定、すなわちパッケージリミテーションによる責任制限規定が設けられており、それを受けて国際海上物品運送法も13条にこのパッケージリミテーションの規定を置いた。したがって、商法580条が通説の説くように責任制限の規定であるとすれば、20条2項によりそれを準用することによる、13条の趣旨との重複が問題となる。しかし、この点については、「条約における責任限度額の法定は、運送人の債務不履行に基く損害賠償責任に関する基本的な原則、例えば、運送品の損害賠償額そのものを定めるべき基準に関する規則を制約するものではない。従って、商法580条および581条の規定は、国際海上物品運送法にも準用して差し支えないものといわなければならない（20条）。本条〔13条〕1項は、商法580条および581条の規定により定められた賠償額を前提として、責任に制限を認めるものである」との説明がみられるなど、特に問題とされてはいない。⁽¹⁷⁾ 明治32年制定の現行商法商行為編の起草にあたり強く影響を受けたとされるドイツ法の立法例を、ここでも踏襲したものと考えられている。⁽¹⁸⁾ いずれにせよ、国際海上物品運送法の制定およびこれへの商法580条の準用に際して、特段、海上と陸上という輸送モードの違い、あるいはパッケージリミテーションの導入による陸上あるいは内航運送との比較における国際海上物品運送人の責任に関するリスクバランスの変更を念頭においた議論というものは行われておらず、従来の商法580条の解釈論がそのまま国際海上物品運送法制定後の国際海上物品運送においても展開されていたのである。

3 商法580条の解釈論

このように、国際海上物品運送に商法580条を準用するにあたって、特に陸上運送との違いを前提とした議論はなされていないため、次に、商法580

条に関する議論を詳細に見ていくこととする。

(1) 商法580条の趣旨

まず、比較的近年における商法580条の趣旨の説明として代表的なものは、「商法は、大量の運送品をなるべく低廉な運送賃で迅速に運送すべき運送業の性質に鑑み、運送品の滅失・毀損による損害については、特約がなければ、通常の損害の程度にとどめ、特別な事情による損害については、運送人がこれを予見または予見することをうべかりし場合（民416条2項）にも、これを賠償する責任がないものとし、更に、通常の損害についても、画一的処理のために賠償額を定額化して、実損害によらず、引渡あるべかりし日の到達地における運送品の価格を基準として算定している（商580条）。このように賠償額が限定される理由は、沿革的には運送人がレセプトゥム責任を負うことの代償であったが、わが商法は過失責任主義をとっているから、その理由は上述のごとき運送業の性質に存するものと解される⁽¹⁹⁾」というものであろう。あるいは、「運送企業に伴う不測の事故はきわめて生じやすいものであり、大量的運送品を取り扱う運送人にとっては、これに対し民法のような完全賠償をすることは危険が大であるから、運送企業の安全を図りその維持をなす必要上、その損害賠償額は運送人の悪意または重過失の場合を除き、一定の限度、すなわち引渡のあった日またはあったであろう日の到達地の価格に限られる。すなわち、民法第416条において認められた完全な損害賠償の範囲を制限し、特別な事情にもとづく損害に対しては責を負わせないこととしたのである⁽²⁰⁾」という説明である。

このような、大量の物品の運送にあたる運送人の保護と、賠償すべき損害の範囲の画一化による紛争防止の2点を根拠として、商法580条が民法416条2項の特別損害を排除する規定であるということについて、現在の学説・判例はほぼ一致しているとされる。また、画一化を根拠として定額賠償の原則が説かれ、実損害が法定額を上回る場合のみならず、実損害が法定額を下回る場合にも妥当するとの考え方が通説である⁽²¹⁾⁽²²⁾。

判例も、最高裁昭和53年4月20日第一小法廷判決は「580条1項が運送品の⁽²³⁾価格による損害賠償の責任を定めている趣旨は、運送品の全部滅失により荷送人または荷受人に損害が生じた場合、これによる運送人の損害賠償責任を一定限度にとどめて大量の物品の運送にあたる運送人を保護し、あわせて賠償すべき損害の範囲を画一化してこれに関する紛争を防止するところにあるものと解される」と述べ、「したがって、実際に生じた損害が右条項所定の運送品の価格を下回る場合にも、原則として運送人は右価格相当の損害賠償責任を負う」と判示して、学説における通説と同じ立場をとっている。

こうした運送人を保護するという趣旨は、古くは小町谷操三教授により、「運送業はその事業の性質上、大量の運送品を頻繁に運送するものであり、且つ運送賃も、運送業が公衆の利用する機関であることにより、又は競争に打克つ必要上、出来るだけ低廉であることを要するから、特約なき限り、一方において、各種の運送品につき、その種類に應じて、一律の取扱をなすことを要し、他方において、その責任を通常生ずべき損害の範囲に止めることが、この企業を保護助長するために、絶対に必要なのである。且つ、特別の事情による損害の賠償責任を認めると、特別の事情の有無、その豫見の能否等について、種々の紛争を生ずべく、そのこと自體がすでに、この企業を保護する目的に反するのである⁽²⁴⁾」と説かれてきた。このように、運送人の保護という目的が強調され、それにより責任制限の効果をいわば所与のものとして一体に捉える一方で、この規定を民法416条第2項の適用を排する特則と理解し、荷主側から特別事情の主張を認めないこととの衡平から、運送人からの特別事情の主張も認められないものとして、本条の規定を定額化の規定であると解している。そして、実損害が本規定により算定される額を下回る場合においても、運送人は、本規定に基づく抽象的損害額を賠償しなければならないとする。

このような主張がなされた背景には、運送人の運送品に対する責任がローマ法のレセプトゥム責任に由来する厳格責任主義から過失責任主義へと修正

されたという経緯から、商法580条を責任制限の制度とするならば、それを正当化する根拠が必要とされたということがあったのではないと思われる。すなわち、竹田省教授は、運送人の運送品滅失および毀損の場合の損害賠償責任が制限されるのは、レセプトゥム責任により特別に重い責任を負う対壁として、一方でこれを緩和するために認められていたものであり、過失責任主義をとった商法においては、もはやその根拠を失い、立法論として580条および581条は削除されるべきとして次のように述べる。「滅失毀損の場合に於て損害賠償額を制限せるは、他方に於て運送人が一般の契約上の債務者と異なり不可抗力以下の事変に対してもその責に任ずることの対壁にして、わが商法の如く既に此点に於て旧来の主義に依らず、滅失毀損の場合にも延着の場合と同じく過失に対してのみ其責に任ずべきものとせる以上は、滅失及び既存の場合に限り損害賠償額を制限すべき理由も消滅したるものにして、滅失毀損に関するレツェプトゥム責任制度の放棄とともに商法第340条〔現580条〕の制限規定も亦棄てらるべかりしものなり⁽²⁵⁾」。このような主張に対して、商法580条の規定をなお責任制限の規定とみて、その正当性を説明するための理由付けとして、運送人保護の趣旨が強調されることとなったのではないかと考えられる。

(2) 商法制定当初における商法580条の趣旨の説明

前節でみたような説明は、ある時期から定説化している商法580条の解釈といえるが、そもそもの商法制定当初におけるこの点の説明を見ると、これとは若干違った印象を受ける。

商法580条の規定は、もともと明治32年商法に340条として規定されたものである。当該修正案が諮られた帝国議会に「商法修正案参考書」として提出された法典調査会起草委員補助による本条の説明は次のとおりである。「本條ハ既成商法〔明治23年旧商法〕第四百九十五條乃至第四百九十八條に該當スルモノニシテ主トシテ運送品カ滅失毀損又ハ延着シタル場合ニ於ケル損害賠償ノ責任ヲ規定ス蓋シ此場合ニ於ケル損害賠償額ハ到達地ノ價額ニ依リ之⁽²⁶⁾

ヲ定ムヘキコトハ既成商法其他ノ立法例ノ概ネ一致スル所ニテ本案モ亦之ヲ認ムト雖モ如何ナル時ニ於ケル價格ニ依ルヘキカニ付イテハ爭議アリ既成商法ハ損害賠償ノ責任發生後ニ有セシ最高ノ價額若クハ責任發生當時ノ價額ニ依ルヘキモノト爲スト雖モ引渡アリタル日ノ價格ニ依ラシムルコト正當ナルヲ以テ本案ハ之ヲ改メタリ然レトモ全部滅失シタルトキハ引渡シアルコトナク又延着ノ場合ニ引渡アリタル日ヲ標準トスルハ不當ナルヲ於テ此等ノ場合ニハ引渡アルヘカリシ日ノ價格ニ依ルヘキモノトス又運送品ノ滅失又ハ毀損ノ爲運送賃其他ノ費用ヲ支拂フコトヲ要セサル場合ニ於テハ法律ノ規定ニ從ヒ定メタル賠償額ヨリ之ヲ控除スヘキヤ否ヤハ既成商法ノ定メサル所ナリト雖モ之ヲ控除セサルトキハ運送人ヲシテ過重ノ負擔ニ任セシメ相手方ニ不當ノ利益ヲ得セシムルニ至ルヘキヲ以テ本案ハ之ヲ控除スヘキ旨ヲ定メタリ而シテ此ノ如ク運送人ノ責任ヲ輕減スルハ之ヲ保護スル所以ニ外ナラサルヲ以テ其惡意又ハ重大ナル過失アル場合ハ本條ノ責任ヲ負フヲ以テ足レリトセス即チ此場合ニハ次條ノ規定ニ從フコトヲ要スルモノトス」⁽²⁷⁾。

ここでは確かに、運送人の保護ということは述べられてはいるが、次条の運送人に悪意・重過失があった場合との取扱いの差異が生ずる根拠として述べられているに過ぎない。現在の通説の説明、つまり運送人保護という目的がまずあって、その目的を達成するために損害賠償額の定額化が導かれるかのような説明とは、トーンがやや異なっているように感じられる。

商法制定当時の他の古い文献を見ても、商法340条（現580条）の説明としては、損害賠償額の算定法、あるいは損害額算定の標準を定めるものという説明のみで、⁽²⁸⁾商法581条との関係を説明する際にも、悪意・重過失があった場合には「前條ニ於ケルカ如ク其賠償ノ範圍ヲ限定スヘキ理由ナキカ故ニ」、⁽²⁹⁾あるいは「最早毫モ宥恕スヘキ理由ナキヲ以テ」⁽³⁰⁾運送人は一切の損害を賠償しなければならないとして、「運送人の保護」という表現は使われていない。

このように、運送人保護の趣旨がまずあって、そこから定額賠償制の趣旨が導かれるという現在の通説の論理とは異なり、商法制定当初の説明として

は、次条の悪意・重過失の場合との比較において、そのような場合は運送人が商法580条による法定賠償額の利益を享受することができない、という文脈で運送人保護の趣旨が述べられているに過ぎず、そもそも運送人保護の趣旨が商法580条の本質とまで考えられていたのかは明らかではない。

また、定額賠償制の趣旨についても、現行の明治32年商法の起草者の一人である岡野敬次郎教授は、「普通價額〔ドイツ法の“der gemeine Wert”。商法340条にいう到達地の価格と同趣旨〕カ賠償額ノ最大限度タル效力ヲ有スルハ毫モ疑ナキナリ」として、賠償額の制限(上限)であることは肯定しながらも、「然レトモ同時ニ最少額トシテ常ニ運送人ノ賠償スヘキモノタルノ效力ヲ有スルヤハ一個ノ問題タルヘシ」として、定額賠償の趣旨については次のような理由で否定している。ドイツ法においては商法340条の表現と異なり、“……so ist der gemeine Wert……zu ersetzen”(賠償しなければならない)とされているので学者の解釈も一致しているが、そのドイツ法の解釈をそのまま適用すべきではなく、「運送人ハ損害ヲ賠償スルニ在ルハ第三百三十七條〔現577条〕ニ於テ『損害賠償ノ責ヲ免ルルコトヲ得ス』トアルニ依リテ明瞭ナルノミナラス第三百四十條〔現580条〕第一項ニ於テモ唯所謂普通價額ヲ標準トシテ賠償額ヲ定ムヘシト規定スルノミ常ニ之ヲ賠償スヘシト解スルノ文字アルヲ見ス故ニ余ハ損害ノ實額ヲ以テ賠償額トスルモノト論セント欲ス⁽³¹⁾」とする。つまり、一方で損害額の上限であることは認めながらも、本条が実損害の如何にかかわらず、法で定めた方法により算定される額を抽象的損害としてこれを常に運送人に賠償させるという趣旨ではないということを法の文言解釈を根拠として主張しており、現在の通説と異なった見解を示している。

4 本章のまとめ

制定当初は、単に賠償額算定の基準を定める規定にすぎないという説明も見受けられた商法580条の規定であるが、ある時期から運送人保護の目的が

強調され、それによって、責任制限の効果も当然のものと理解されてきた。運送人保護の趣旨が、小町谷教授という海商法に造詣の深い学者により主張されていることから、当時すでにイギリスなどが批准していたハーグ・ルールにおいて当時のわが国の商法にはないパッケージリミテーションによる運送人の個別的責任制限が法定されていたこと、また、国際海上物品運送契約の実務上も船荷証券約款による責任制限が広く使われていたことなどを勘案することにより、商法においても運送人のための責任制限の規定があってしかるべきと考えられ、その目的に最も適していた商法580条の解釈に反映させられたのではないかと考えられる。

いずれにせよ、商法580条についての通説の理解が、国際海上物品運送法への準用が廃止された後も、12条の2の規定の解釈としてそのまま引き継がれ、現在においては異論もほとんど見られないというのがわが国の状況といえるであろう。この通説の理解の特徴的なところは、運送人の保護の目的を強調することにより、責任制限の効果が確定的なものとされていること、また、責任制限の効果を導く理論的な説明として、この規定を民法416条の損害賠償の範囲の規定についての特則であると位置づけることにより、民法416条第2項を排除する規定、すなわち荷主側からの特別事情の主張を認めない規定であると解し、これとの衡量により運送人側からの特別事情の主張も認めるべきでないという価値判断により、この規定を定額賠償の規定であるとしていることである。

第2章 統一条約4条5項(b)の国際的理解

1 4条5項(b)の位置づけ

ハーグ・ウィスビー・ルールにおいて、運送品に滅失・損傷等が生じた場合の運送人の損害賠償の額について定める4条5項(b)は、既述のとおり、1924年に採択されたハーグ・ルールには存在しておらず、1968年改正議定書（ウィスビー・ルール）により新たに追加された規定である。また、わ

が国の国際海上物品運送法では、12条の2として1つの独立した条文とされているが、ハーグ・ウィスビー・ルールでは、4条5項(b)という条文番号からもわかるように、4条5項の一部に位置づけられている。

ハーグ・ウィスビー・ルール4条の規定は「権利および免責」(Rights and Immunities)という表題がつけられた条文であり、その第5項は、全体としては運送人の責任の限度を定める規定となっている。すなわち、同項(a)が責任制限の方法(パッケージまたは重量)およびその金額について定めた運送人の個別的責任制限の規定であり、同項(c)は(a)の適用におけるコンテナの取り扱いを定め(いわゆるコンテナ条項)、同項(d)は(a)に定める金額を国際通貨基金(IMF)の特別引出権(Special drawing right)を基準とすることに変更する規定、同項(e)は運送人に故意または認識ある無謀な行為があった場合に責任制限の利益を奪う規定(責任制限阻却条項)、同項(f)はこれも(a)の運送人の個別的責任制限の適用がない運送品の性質・価格の明告があった場合に関する規定、同項(g)は合意により(a)の金額を増加できる旨の規定、そして同項(h)は荷送人が悪意で運送品の性質および価格について不実の記載をした場合の運送人の免責の規定となっている。

このように4条5項(b)はその規定の位置からは、わが国の理解の通り責任制限の規定であるかのように思われる。しかしながら、上記のように同項(b)以外の他の規定は(a)の運送人の個別的責任制限の規定を中心として、その原則の例外あるいは補足について定める規定となっており、それぞれ(a)との関係性が明確であるのに対し、(b)は必ずしも(a)との関係性が明確であるとはいえない。現に、イギリスにおいては後に詳述するとおり、同項(b)が責任制限の規定であるのかについて争いがあるとされる。

そこで、4条5項(b)の規定の解釈を検討する前提として、まず、この規定を設けたウィスビー・ルールの条約会議における議論を詳細に見ていく

こととする。

2 4条5項（b）の制定経緯

（1）4条5項（b）の原案が提案された背景

ウィスビー・ルールは、1967年からブリュッセルで開催された第12回海事法外交会議（ブリュッセル会議）において審議され、最終的に採択された、ハーグ・ルールの改正条項である。⁽³³⁾ ハーグ・ルールは当時すでに世界の主要海運国のほとんどが批准し、実質的な国際海上物品運送法のスタンダードとなっていたわけであるが、条約成立以来40年余りが経過し、いくつかの対処すべき問題が認識されてきていた。万国海法会は、1959年以来この改正問題について検討を行い、1963年の万国海法会第26回総会（ストックホルム会議）において、ハーグ・ルールの一部改正案を採択した。ブリュッセル会議におけるハーグ・ルールの改正に関する審議は、この万国海法会の改正案を原案として行われた。なお、ブリュッセル会議は、ハーグ・ルールの改正のほか、海難救助条約の改正等その他の議題についても審議され、それらはすべて1967年5月の会議期間（第1会期）で採決に至ったが、ハーグ・ルールの改正案については議論が紛糾し、一旦審議は延期されることとなり、1968年2月の継続会（第2会期）において、積み残された問題を改めて協議し、そこで最終的に採択されている。

万国海法会の提案は、①運送品の不当引渡による損害賠償請求権の消滅期間と運送人の求償権の行使期間、②運送人の個別的責任制限制度、③運送人の不法行為責任およびその使用人等の責任の減免、④原子力損害との関係、⑤適用範囲の修正、⑥運送人の堪航能力についての注意義務、⑦船荷証券記載の証拠力の諸改正点を含むものであったが、この万国海法会の原案には、4条5項（b）の規定の原型となるような損害賠償額の算定に関する規定は含まれていなかった。この規定の原型は、上記②の運送人の個別的責任制限制度、いわゆるパッケージリミテーションの改正に関する議論に関連して、イ

ギリス政府から提出された修正案においてはじめて示されたものであった。

ハーグ・ルール4条5項の規定は、第1文において梱包または単位 (per package or unit)、つまりパッケージをベースとした単一の制限方式を規定し、第2ないし第4文においてハーグ・ウィスビー・ルール4条5項 (f) ないし (h) に該当する規定を置くという構成となっていた。万国海法会の改正案は、このハーグ・ルール4条5項第1文のパッケージリミテーションについて、責任制限金額の引上げと基準通貨とを変更する内容に留まるものであった。

このような万国海法会の改正案をベースにはじめられた第1会期の議論であったが、会議の開始直前に、従来の1梱包または1単位を基準として責任制限金額を定める方式を改めて、貨物の重量1キログラム毎の制限金額を定める方式を採用する修正提案がノルウェーより示された。この主張は、ハーグ・ルールの単位方式による責任制限について、単位 (unit) の概念について、「梱包または単位」の定義が曖昧で多義的であり、各国の裁判所の解釈のみならず、条約を国内法化する際の立法においても異なった解釈がされており、条約が有する各国法の統一という目的を果たせていないこと、また、この制限額を適用することで、多くの場合に (その貨物の価値と比較して) 極めて低額の名目的な賠償額となり不合理な結果となっているとして、国際鉄道物品運送条約⁽³⁵⁾ (CIM) や国際道路物品運送条約⁽³⁶⁾ (CMR) で採用されている貨物の重量1キログラムあたりの金額によって責任制限額を確定させる方法を採用することを求めるものであった。コンテナ・パレットの普及により、複合輸送が主流化するなか、海上運送と陸上運送との責任制限の間に調和をもたらすべきであるとの考えにより、アメリカもこの主張を支持した⁽³⁷⁾が、一方で、イギリスはハーグ・ルールの責任制限制度の本質的な変更を伴うものであると、結論を出すためには十分な検討の時間が必要であるとして、この問題について一旦会議を延期するべきと強く主張した⁽³⁸⁾。最終的に、このイギリスの提案が受け入れられ、審議は第2会期に持ち越されることと⁽³⁹⁾

なった。

第1会期が中断され、第2会期が開始されるまでの間に各国から数々の修正案が提示されたが、その多くは、単位ベースで算定される金額と重量ベースで算定される金額のいずれか高い額を制限金額とする、単位方式と重量方式の併用方式であった。併用方式は、もともと第1会期中にノルウェーからの再修正提案において初めて示されたものであったが、当初のノルウェーの再修正案は、ウィスビー・ルールで最終的に採用された案のように単位方式か重量方式かのいずれか高い金額という規定方法ではなく、単位方式により計算される金額を基本としつつ、ただし、その金額は、「船荷証券に重量の記載があった場合は、当該1パッケージまたは単位についての総重量1キログラムあたり30フランを下回らないこととする」というように、重量方式が単位方式を補足する構成になっていた。⁽⁴⁰⁾ コンテナ物流の主流化により複合輸送への適切な対処の必要性が認識されるなか、従来の単位方式では、コンテナを1単位とした場合、責任制限金額が貨物の価値と比較してあまりに低くなるという不都合が想定されていた。一方で、重量方式の場合においても、重量が小さいが高価な貨物においては逆に不合理な結果となることが指摘されていた。併用方式によれば、このような、いずれかの方式によった場合に極端に運送人の賠償額が低くなるという不都合を避けることができ、両者のデメリットを補いあえること、また、併用とはいえ重量方式も採用することで陸上運送の条約とも一定の統一性をもたせることができるものとして評価され、第1会期の作業部会でも好意的に受け取られていた。⁽⁴¹⁾

一方で、併用方式をとった場合でも、重量物の場合には重量方式による賠償額では責任制限の金額があまりに高額となりすぎることが懸念された。⁽⁴²⁾ そこで、ドイツは、運送人の責任に「絶対的な責任の上限（an absolute upper limit of liability）」を設定するべきであるとして、重量ベースの計算については100,000フランという定額の責任制限の上限額（Top Limitation）⁽⁴³⁾ を設ける修正案を提出した。このドイツの提案は、デンマーク、オランダ等

多くの支持を得ることとなった。そして、このような責任制限金額の上限額の議論に関連して、イギリスより、貨物の価額によって責任制限金額の上限を定めることが提案されることとなり、これが、のちに修正され4条5項(b)となる規定の原型であった。

(2) イギリス原案に対する修正

4条5項(b)の規定の原型は、以上のような経緯で提案されたものであったため、このイギリスの原案では、「本条約の規定に基づき運送人または船舶が運送品の、または運送品に関する滅失または毀損について責任を負う場合において、その責任の範囲は本船から荷揚げされ、あるいは荷揚げされるべき地および時における当該運送品の価額を越えないものとし、これを超える損害は一切賠償されないものとする (When, under the provisions of this Convention the carrier and/or the ship is liable for any loss or damage to or in connection of goods, *the extent of such liability shall not exceed* the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged or should have been discharged from the ship, and *no further damages shall be payable*)」となっており、斜体強調を付したように、「その責任の範囲は……超えないものとする」、「それを超える損害は一切賠償されない」というように、責任の範囲に上限を設けることを明確に意図した表現となっていた。この提案に付されたイギリス政府のコメントの概略は次のようになっている。「イギリス政府は、『ハーグ・ルールは、運送人の責任に本当の意味での上限を設け、保険処理を促進するため、絶対的な責任の上限を設定すべきである』というドイツ政府の提案を優れたものであると考える。しかしながら、一定金額による定額の責任限度額による場合、(たとえばドイツの提案する100,000フランでもその金額は一般的な貨物の価格に比較して高額で)重量の大きいものなど非常に大きな価値を有する貨物の場合を除き、責任限度額が貨物の価額と何の関係も持たなくなるのではないかと懸念する。しかしながら、大半のケースにおいて貨物所有者

に生じる損失は、現実には貨物に生じた滅失や損傷による価値の減少であり、根拠の乏しい上限金額を設定することは多くの事例で不合理な結果を招きかねない。したがって、最も公正かつ現実的な解決は、運送人の賠償責任の上限額を、荷揚げされるべき地および時において貨物が現実に滅失または損傷した価額により算定する方法を採用することと考える⁽⁴⁴⁾」。

このように、当初のイギリス政府の提案の意図は、運送人の個別的責任制限につき重量方式が採用された場合に、重量物貨物について運送人の責任が過大になることへの対処として、賠償責任の最大限度（Top limitation）を設けることにあった。しかしながら、このイギリスの提案は、ブリュッセル会議での審議を経て、起草委員会により現在の4条5項（b）の文言に修正され、最終的に条約案として採択された。

最終案は、“The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods……” となっており、「賠償されるべき総額（“the total amount recoverable”）」という表現が使われているため、一見すると責任制限の規定であるかのようにもみられるが、一方で、「……物品の価額を参照して算定されなければならない（“……shall be calculated by reference to……”）」という表現に留まるため、当初のイギリス原案と比較して、どのように解釈されるべきかについて疑義を生じさせるものとなっている。ブリュッセル会議の会議議事録は総会での発言が記録されているのみであり、作業部会、起草委員会での議論の詳細は明らかでなく、イギリス原案から最終案へと変更されるに至った経緯については、総会での概略報告からうかがい知ることができるのみであるが、まず、1968年2月21日午後⁽⁴⁵⁾の第6回総会において回付された報告書によれば、作業部会での議事経過は次のようになっている。

【“Compte rendu des réunions de la Commission”（作業部会での議事経過の概略）】

1968年2月19日午後の作業部会において、ハーグ・ルールの単位方式によ

る責任制限制度が維持されるべきかどうかについて議論が行われ、単位方式のみによる制限方式を変更すべきことについては賛成多数となったが、一方で、重量方式のみによる制限方式については否決され、単位方式と重量方式の併用方式を採用することが合意された。

翌20日午前の会議では、まず作業部会の会長が、イギリスのディプロック卿(Right Hon. Sir Kenneth Diplock)を議長とする起草委員会を構成することを決定し、当該起草委員会に、①金額を空欄とした責任制限条項の規定、および②コンテナとパッケージ概念との関係性について定義する規定の起草を指示した。その後、ドイツが提案し、デンマークおよびオランダが修正提案をしている“Top Limitation”の採用の是非について議論が行われ、ここでの採決では採用することが賛成多数を得ている。そして、イギリス提案にかかる貨物の価額により責任制限額を定める規定についても審議された。原案の意図について、損害賠償の範囲を物的かつ直接の損害に限る趣旨かという質問に対し、イギリス代表が肯定したうえで、修正案について採決され、賛成多数を得た。続いて午後の会議ではパッケージあたりの制限額を10,000フラン、1キログラムあたりの金額を30フランとすることが合意され、“Top Limitation”の額について挙手により意見を確認したところ、200,000フランが一番多くの支持を集めた。

そして、総会前の最終会議となった21日の午前の会議において、起草委員会による草案が回付され、各規定について採決がなされた。そのなかで、前日までは採用される方向であった“Top Limitation”の規定が削除されることになった。また、貨物の価額による損害賠償額の算定の規定について規定の趣旨の曖昧さを排除するために“the total amount recoverable……”という表現から“total”を削除することについて採決されたが、結果として“total”の文言を残すことが多数の支持を得て、起草委員会の草案が可決された(ただし、この規定について節を分けるという条件が付されている)。

（３）責任制限の上限から損害賠償額の算定方法への変質

このようにして、責任制限の上限の算定方法ではなく、損害額そのものの算定方法として最終案に残ることとなった４条５項（b）の規定であるが、損害賠償額の算定方法という趣旨に加え、さらに当該規定に責任制限の機能、すなわち、損害賠償の範囲をこの規定で画する、あるいは本規定に基づき算定された金額をもって損害賠償額を制限するという趣旨までも有していると見るべきであろうか。

本議案が審議された第６回総会の冒頭、作業部会の会長を務めたベルギーのヴァンリン教授（Professeur Jean Van Ryn）は作業部会の議事経過の概要説明を行っているが、そのなかで次のような趣旨の発言をしている。「イギリス提案にかかる損害賠償額の算定の規定は、厳密に言えば責任制限の規定ではなく、損賠賠償額の算定方法についての規定である。この規定の目的は海上運送における物品の滅失、損傷の損害額の算定方法として一般的なルールを明記することで基準の統一を図ることにある⁽⁴⁶⁾」。また、最終的には再度否決されることになるが、第６回総会において、デンマークより再度、“Top Limitation”を追加する修正が提案されているが、その再提案の理由として、次のような説明がなされている。「もともと、作業部会において運送人の責任に上限金額を設けることが決定されていた。ひとつは１単位あたり200,000フランの絶対的な上限金額であり、もうひとつは可變的な上限額、つまり貨物の価額による上限である。しかしながら、この２つの上限は今朝却下されることとなった。２つの上限のうち、イギリス提案による貨物の価額による上限については変更され、いまや純然たる損害額の算定方法の規定となり、もはやいかなる責任制限の趣旨も含まない（This means that the provision now is a pure provision of calculation of damages and does no longer contain any limitation of liability.）。当初のイギリス原案は規定の解釈をいたずらに複雑にするのみであったので、かかる変更は正当なものであり、われわれは受け入れる準備がある。しかしながら、重

量物貨物については依然として、なんらかの上限を設ける必要があると考え⁽⁴⁷⁾る」。このように、作業部会の会長およびデンマーク代表の発言において、明確に4条5項（b）の規定は責任制限の規定ではないと述べられている。

また、最終案が採択された2月22日午前に開かれた第7回総会におけるイギリスのディプロック卿の発言は次のとおりである。「われわれは、この規定〔4条5項〕で貨物が滅失・損傷した場合の船主の責任を取り扱っている。貨物が滅失した場合の船主の責任は、当該貨物の価額についてである。それは推定的な責任（*prima facie liability*）であり、90%のケースにおいて船主が支払うことになる金額である。この規定はそのことについてなら変更を加えるものでなく、運賃も通常このことを基礎として定められている。このことは損害額の算定方法について定める第2文および第3文〔この2つの文が4条5項（b）に相当〕で取り扱われている。大半のケースがこれらの規定によりカバーされ、荷送人、貨物所有者は、全損の場合は貨物の価額の満額を受け取ることになる⁽⁴⁸⁾だろう」。推定的な責任、つまり確定的なものではなく反証を許すものであるということが述べられており、明言されていないものの、法的には責任制限の規定としての効果を持たせる趣旨ではない、ということがここでも示されているように思われる。

（４）小 括

4条5項（b）の規定の原案は、イギリス政府により、明確に責任の最大限度額（Top limitation）を設けることを目的として、その効果を明記した文言で提案されたものであった。しかしながら、ブリュッセル会議の審議の過程において、同項（a）等の本来的な責任制限の規定との関係性について理論的に整理を進めていく中で、本規定は責任制限の趣旨を含むべきではないことが認識され、賠償額の算定方法を明確にするもの、すなわち賠償額の推定的な算定方法を定める規定へと変質し、そのような規定として修正が施されたうえで最終草案に残り、条約案として採用されるに至った。

原案が明確に責任制限の規定であったこと、修正を施したうえでも提案国

のイギリスは本規定の採用にこだわっていたとされていることから、イギリスなどは、裁判実務をとおして、この規定が実質的に責任制限の機能を果たすことを期待していた可能性は否定できない。しかし、イギリス代表の発言でも「推定的な（prima facie）」算定方法であることが明言されており、法的には責任制限の規定としての位置づけは放棄されているものと考えられる。また、推定的な基準、すなわち反証を許すものであることから明らかなとおり、定額賠償の規定、すなわち、実損害の如何に関わらず、この規定により算定される抽象的な損害額をもって運送人の賠償額とする規定であるとは考えられていなかったものと思われる。

このように、ブリュッセル会議の起草者の間においては、4条5項（b）の規定は、わが国の商法580条についての当時および現在の通説の見解、すなわち運送人を保護するための責任制限の規定であり、かつ定額賠償の規定であるというものは異なった性質の規定として、起案、採択されたものであったといえよう。

3 4条5項（b）の国際的理解

（1）緒 説

前節において述べた経緯で採択された4条5項（b）の規定であるが、この規定の提案国であるイギリスにおける評価を見ると、必ずしも条約の起草者たちの理解、整理が定説となっているという状況にはないようである。たとえば、ある論者によれば、「この規定は損害の算定に関する規定であるが、この規定の目的は必ずしも明確でなく、ひとつの見解としては、これが求償額にもうひとつの上限を設けるもので、したがって、間接損害を排除する趣旨、というものがあろう。一方で、この規定が損害額の算定に基準（yardstick）を与えるもので、必ずしもこの規定により算定される損害に限定する趣旨ではないという見解もありうる」と指摘されている⁽⁵⁰⁾。

そこで、本節においては、まずイギリス法において、ウィスビー・ルール

により4条5項(b)が規定される以前の法、すなわちコモン・ロー上の考え方を確認したうえで、上記の2つの説、すなわち責任制限の規定であるという説とそうでなく純粋な損害賠償の算定の規定に過ぎないという説について、学説、判例等を手がかりに検討し、最後にハーグ・ウィスビー・ルール採択後に新たに国連により作成された2つの国際海上物品運送条約、すなわちハンブルグ・ルール⁽⁵¹⁾とロッテルダム・ルールにおける規定およびその条約案作成にかかる議論を概観することにより、ハーグ・ウィスビー・ルール4条5項(b)の規定が国際的にどのように理解されているかを検討する。

(2) コモン・ローの立場

コモン・ローにおける契約違反の損害賠償の基本原則は、損害賠償は、契約違反により不利益を受けた当事者において、相手方の契約違反の結果として生じた損失が補填されること、つまり、当該当事者において、金銭的に、あたかも契約が相手方により違反なく履行されたのと同じ状態にされるべき、というものである。しかしながら、この原則には重要な制限がある。すなわち、契約違反の結果として生じたものであったとしても、原因から疎遠な(too remote)損害⁽⁵²⁾については賠償されないということである。原因行為たる契約違反と事実上の因果関係(causation in fact)が認められる結果のうち、法律上の因果関係、すなわち原因行為との「近接性(proximity)」が認められるもののみが賠償されるべき損害として認められることとなる。

この損害賠償の範囲を確定する、すなわち法律上の因果関係の有無を確認するためのテストとして、“remoteness of damage”という概念が用いられる。特定の損害項目が“too remote”であるとされると“proximity”がないとされ、賠償が認められないこととなる。この“remoteness of damage”に関する伝統的な基準が、Hadley v. Baxendale 事件で示された以下の基準である(ハドレー・ルール)。「両当事者が契約を締結し、一方当事者がそれに違反した場合に、他方当事者がその契約違反に対して受け取るべき損害賠償は、その契約違反自体から自然に(naturally)、すなわち、事物の

通常の過程によって（in the course of ordinary things）生じたと公正かつ合理的に考えられるようなものであるか、あるいは、契約締結時に、契約違反の蓋然的結果として両当事者が予見したと合理的に考えられるようなものであるべきである」。この判決に示された基準をまとめると、①賠償されるべき損害が契約違反自体から「自然に」生じたものであること（第1原則）、あるいは、②その損害が両当事者が契約違反から生じそうであると「予見した」ものであること（第2原則）、このいずれかを満たした場合、法的因果関係があるものとして、賠償されるべき損害と認められることとなる。

こうして法的因果関係が認められた特定の損害について、次に損害額の評価・決定の問題（measure of damages）が生じ、その評価原理とは、「原状回復（restitutio in integrum）」、すなわち、原告が被った近接損害（proximate damage）についての全額の（in full）金銭賠償原理であり、「異常でない、通常の結果に対してのみ」の全額賠償であるとされる。⁽⁵³⁾

海上物品運送契約において、運送品が滅失した場合において運送人が負うべき損害賠償額は、契約で別途の定めがない限り、運送品が揚地に到着したであろう時における市場価格から運賃等貨物権利者が支払うべきであったが支払を免れた金額を控除した額とされる。同様に、運送品が損傷した場合においては、運送品が損傷を受けない正常な状態であれば到着時に有していたであろう価額と、損傷を受けた状態における価額との差額であるとされる。⁽⁵⁴⁾そして、運送人は通常、売買契約における売主と比較して、運送品（商品）について限られた情報しか持たないため、その予見可能性が認定されるのは限られた事案においてのみであることは一般に認められているものの、逸失利益等の間接損害についても、特にこの請求を制限するようなルールはなく、通常の“remoteness”の原則に従い、一定の要件を満たせば賠償すべき損害として認められることとなる。⁽⁵⁵⁾

判例も、当時ハーグ・ルールが適用される南アフリカからイタリアへの海

上運送において、荷受人が引渡しが遅延により被った転売利益や代替品を高い価格で仕入れざるをえなかったことによる損失などを船主に賠償請求した事案について、「一般法を適用した場合に賠償すべきと判決されるべき転売利益に関する損失について、運送人に対する賠償請求から排除する、あるいは制限するような法原則は認められない」として、荷受人の請求が認められるかどうかについては船主の予見可能性をもとに判断すべきであるとしている。⁽⁵⁶⁾

(3) 学説、判例における4条5項(b)の評価

ハーグ・ルールにおいては以上のようなコモン・ローの考え方が適用されていたが、ハーグ・ウィスビー・ルールにおいては4条5項(b)が追加され、この規定により運送品の滅失・損傷に関して賠償すべき損害が決定されることになった。以下、4条5項(b)を責任制限の規定であるという説と、そうではなく純粋な損害賠償の算定の規定に過ぎないという説について順に見ていくこととする。

(a) 責任制限の趣旨を肯定する考え方

4条5項(b)に責任制限の趣旨を肯定する考え方は、同条の“the total amount recoverable……”という文言を重視する。すなわち、この表現により、遅延による経済的損失等のいわゆる間接損害は排除されるものと解釈している。⁽⁵⁷⁾

この説を唱えるのはカナダのテトレ教授であるが、「結論的に、前者の見解〔4条5項(b)は賠償額の制限の規定であるという見解〕の方がおそらく文言についてより正しい解釈であると思われる。」⁽⁵⁸⁾というように、文言解釈による結論を述べているのみであり、このような解釈が正当化される理論的な根拠については必ずしも明らかではない。⁽⁵⁹⁾他にこの解釈の根拠となりうるものとしては、①貨物の価額を超える額について合理的な運送人は予期し得ないこと、②裁判所が賠償金額として、貨物の価額以上の金額もそれ以下の金額も認定できないことは、リスクの予測可能性という点において、運

送人と貨物権利者双方に利益があること、③運送人は、自身の無過失を証明しないと責任を免れない点で重い責任を負わされており、これとの利益衡量で賠償額について運送品の市場価格で制限を設けることによりバランスをとっている、⁽⁶⁰⁾というものが挙げられるかもしれない。

しかしながら、①については、結局、通常の損害の範囲（remoteness）の確定に関するテスト（ハドレー・ルールによる予見可能性ルール）の適用により制限されるといっているのと同じであって、本規定が予見可能性ルールとは別に新たに、あるいはそれに加えて責任制限を定めるものであるとする根拠としては十分ではない。また、②と③の根拠は、それぞれ紛争予防、あるいは運送人と貨物権利者との利益衡量といった、一定の政策的価値判断に基づくものである。このような政策的価値判断は、立法論としてはともかく、解釈論において、いずれの解釈が正しいかについて判断する根拠として用いるのは適切でないと思われる。前節においてみた4条5項（b）の採択に関わる外交会議において、そのような政策的な価値判断が示されていたのであればともかく、議事録を見る限り、このような見解は示されていないのであり、これらもこの説を正当化する根拠として決定的なものとはなり得ないと思われる。

また、テトレ教授は自説を補強するものとして、CMR（国際道路物品運送条約）23条に関する判例の「逸失利益、その他の商業上の損失は請求できない」というくだりを引用している。⁽⁶¹⁾たしかに、運送品の滅失の場合の規定であるCMR23条は、その1項および2項が損害賠償額の算定の規定となっており、それらはハーグ・ウィスビー・ルール4条5項（b）に相当するもので類似の規定とはなっている。⁽⁶²⁾しかし、この規定にはハーグ・ウィスビー・ルールと決定的に異なる点がある。それはCMR23条4項には、責任制限の効果を明確に示した文言（but no further damages shall be payable）があることである。そして、この判例も「逸失利益は23条4項の末尾の制限に服し、“それ以上の損害は賠償されないものとする”」として、この文言に

より逸失利益は請求できない、と判示しているのである。⁽⁶³⁾ 4条5項(b)を責任制限の規定であるとするのであれば、CMR23条4項のような明確な責任制限の文言をウィスビー・ルールにおいてなぜ採用しなかったのかについて説明がなされる必要があるだろう。

このように、責任制限の機能を持つという説は、これを正当化する理論的根拠に乏しいと評価でき、現に、参照できる文献でこの説をとるものは、あまり見られず、少数説であるといえるだろう。なお、テトレ教授は、4条5項(b)を責任制限の規定であるとは述べているが、さらに進んで、この規定が定額化の規定であるとまでは明言していない。日本の通説のように、実損害がこの規定により算定される金額を下回る場合であっても、これを定額化の規定であるとみて、4条5項(b)により算定される額を賠償すべきであるという立場を取るのかについては必ずしも明らかにされていない。同教授は、運送人の運送品に関する損害賠償について、原状回復(*restitutio in integrum*)の原則を基調とした説明を行っており、本規定についてこの原則との関係を特に述べていないことから、この規定が原状回復の原則の特則とは考えていないとみるのが自然であると思われる。また、アメリカの「実損害の原則(The principle of “damage actually sustained”)」を一般的な記述の中で説明しており、原則として実損害が賠償されるべきという立場をとっていると見られるが、仮に4条5項(b)が定額化の規定、すなわち抽象的損害額の賠償の規定であるとするならば、その旨を明確に述べているのではないと思われる。これらの点からすると、同教授は、本規定を損害額の定額化の規定とは考えていないものと推測することができるのではないか。

(b) 責任制限の規定ではないとする考え方

4条5項(b)のもうひとつの解釈として、「同条の目的は損害賠償の範囲を確定する方法を条約締結国間で統一することであり、損害賠償額の算定についての一応の基準(*prima facie* rules)を規定している。したがって、

この一応の基準を適用することが不適切な特別な状況があれば、4条5項(b)は必ずしも他の方法により損害の額を算定することを妨げるものではない⁽⁶⁴⁾という、イギリスの勅選弁護士であるダイヤモンド氏（Anthony Diamond, Q.C.）の説明に代表される、4条5項(b)には責任制限の規定としての機能はないとする解釈である。ウィスビー・ルールを採択したブリュッセル会議の議事の経過を検討し、同条についての各国代表の理解も踏まえたうえで、同条が単に「……に応じて定める」という表現に留まり、明確な責任制限の文言がないことから、間接損害等、貨物の価額に含まれ得ない他の損害項目について排除する効果まで持たせることは行き過ぎである⁽⁶⁵⁾と考える立場である。

イギリスの判例で、上記の説を支持しているものがあり、その概要は次のとおりとなっている。

【Laiterie Dupont Morin Flechard v. Anangel Endeavour Cia. Nav. 事件】

本件は、アントワープを積地とし、タンザニアのダルエスサラームを揚地とする、ドラム缶詰めのバターを運送品とする海上輸送に関する事案である。当該運送品は、EEC（欧州経済共同体。現在のEUの前身）の援助物資であり、荷送人は、EECの補助を受けた団体から代金の支払を受けることとなっており、その金額は、EECにおけるバターの市場価格をベースとして、運賃と貨物保険料が加算されたものであった。したがって、バターの価格は、揚地ダルエルサラームにおける市場価格より相当程度高いものとなっていた。商品代金は運送品が揚地で荷受人に引き渡されること条件として支払われることとなっていた。

このような背景のある本件運送契約であったが、揚地で運送品の数量不足が確認され、荷送人は運送人に対し、積地側、EECでの価格をベースとした代金相当の賠償を請求した。これに対し、運送人は、ハーグ・ウィスビー・ルール4条5項(b)により、損害賠償の額は、揚地ダルエルサラームにおけるバターの価額に制限され、かつ荷送人におけるEECの補助金を受け

た特別な取引条件による間接損害も認められないとして争った。

かかる事案において、4条5項(b)が賠償額に制限を加えるものか、という論点について、エバンス判事は、ブリュッセル会議の報告書を検討したうえで、「“the total amount recoverable”という文言は、特定の損害項目を排除することまでは意味しておらず、また、損害の額がどのような場合においても必ず揚地における運送品の価額を参照して決めなければいけないことを意味するのでもない。当該規定は、貨物の価額が原告の請求する損害のすべてあるいは一部を表象している場合において、広く受け入れられている貨物の価額を算定する方法を示しているに過ぎず、この規定は、一般法において認められる追加的な損害の賠償を排除するものではない」と判示した。⁽⁶⁶⁾

この判例の見解は、4条5項(b)が“remoteness”、すなわち損害の範囲、因果関係についての規定ではないとしたうえで、それが損害賠償の額の算定基準を定めるもの、すなわち“measure of damage”に関する規定ではあるが、この算定基準も推定的なものであり、別の算定基準を用いることを否定する強い効果、確定的な基準を定めるものではないと考えていると評価できる。

このように、4条5項(b)は責任制限の趣旨を有しないという考え方は、イギリスにおいて支配的な見解であるとされており、判例でも引用されるように実務上も影響を持っている考え方である。⁽⁶⁷⁾ 上記に見た、コモン・ローにおける損害賠償額の算定方法と4条5項(b)を比較したときに、その内容は同一であり、従来一般に受け入れられている算定方法を表現したに過ぎない、という説明はブリュッセル会議におけるディプロック卿の説明に合致するものであり、解釈として穏当であると思われる。

4 ウィスビー・ルール採択後に成立した海上物品運送条約における議論

最後に、ウィスビー・ルール採択後に成立した新しい国連海上物品運送条約において、損害の範囲、あるいは損害賠償額の算定についての規定がどの

ようになっているのか、各条約の成立までの議論から概観する。

(a) ハンブルグ・ルール⁽⁶⁸⁾

1978年に国連で採択されたハンブルグ・ルールには、ハーグ・ウィスビー・ルール 4 条 5 項 (b) に相当する損害額の算定の規定はない。

作業部会が検討の前提とした UNCTAD 事務局のレポートは、ハーグ・ウィスビー・ルール 4 条 5 項 (b) について、「長年にわたり一般に適用されてきた原則を規定化したものであるが、運送品の市場価格を確定するのが難しいことは依然として変わらない」と評価し、「CIF 価格に一定の利益を乗せる、あるいはインボイス価格に運賃、貨物保険料および一定の利益を加算する」方法のほうがより明確になり、当事者間の紛争が長引くことを避けられるとして⁽⁶⁹⁾いる。しかしながら、その後の UNCITRAL の作業部会においてこの規定に関連して議論がなされたり、条約案として何らかの提案がされた形跡は見受けられない。

また、作業部会の議論において、運送人の責任に包括的な限度額 (overall ceiling upon carriers' liability) を設けることについては明確に否定されているが、当該議題がとりあげられた会議の議事録を見る限り、ここでもハーグ・ウィスビー・ルール 4 条 5 項 (b) の規定に何ら言及されていない⁽⁷⁰⁾。

なお、ハンブルグ・ルールは 5 条 1 項および 2 項で運送人が延着による損害について責任を負う旨を明記しているが、この延着損害に関連して、運送人が賠償責任を負うべき延着に起因する経済的損失の範囲に関して議論が行われている。その内容を報告する事務総長報告において、「そのような問題は、契約法における損害賠償額の算定の問題に関して原理的な問題を生じる。したがって、延着損害という狭い問題で扱うより、条約における運送人の賠償責任の範囲という、より一般的な問題として取り扱うほうが望ましい」と指摘されているが⁽⁷¹⁾、ここでもハーグ・ウィスビー・ルール 4 条 5 項 (b) がとりあげられて議論された形跡はうかがえない。

このように、ハンプルグ・ルールとの比較から、ハーグ・ウィスビー・ルール4条5項(b)の評価を読み取ることはできない。しかし、ハンプルグ・ルールでは、延着による損害について、遅延した物品に関する運賃の2.5倍を上限としながらも賠償を認めることが明確に規定されており、また、ハーグ・ウィスビー・ルール4条5項(b)のような規定もないことから、ハンプルグ・ルールは、運送品の滅失・損傷の損害賠償に関して、いわゆる間接損害を排除するものではないと理解されるであろう。

(b) ロッテルダム・ルール

ロッテルダム・ルールでは、ハンプルグ・ルールと異なり、再びハーグ・ウィスビー・ルールと同様に損害賠償額の算定の規定が定められた。すなわち、22条であるが、この規定はハーグ・ウィスビー・ルール4条5項(b)と類似する規定であるものの、両者には重要な相違があるものと思われる。

まず、22条1項および2項は、一見するとハーグ・ウィスビー・ルールとほぼ同様の規定であるといえるが、ハーグ・ウィスビー・ルール4条5項(b)が、同項(a)をうけて「運送品の滅失または損傷、または運送品に関する損害 (any loss or damage to or in connection with the goods)」を適用対象としていたのに対し、ロッテルダム・ルール22条は「運送品の滅失または損傷について運送人が賠償すべき金額 (the compensation payable by the carrier for loss of or damage to the goods)」として、「運送品に関する損害 (in connection with goods)」の文言を削除している。“loss of or damage to goods”という表現は、滅失、損傷という運送品に対して直接的に生じた物理的な損害を意味しており、“in connection of the goods”という表現は、前者に包含されない、延着による経済的損失のような、いわゆる間接損害も含みうる表現となっている。ロッテルダム・ルール22条において、“in connection of the goods”という文言が削除されたことで、本条は、滅失、損傷という運送品に直接生じた物理的な損害のみに適用される損害額の算定の規定となり、延着による経済的損失についての損害

額の算定については適用されないと考えられている。⁽⁷²⁾

次に、ロッテルダム・ルール22条3項は、運送人と荷送人が1項および2項に定めるものと異なる賠償額の算定方法に合意した場合を除き、運送人は1項および2項により算定される額を超える賠償義務を負わないことを明記している。これにより、ロッテルダム・ルール22条は、当事者が別途の合意をしない限り、原則として、責任制限の機能を有する規定となったものと評価できよう。⁽⁷³⁾

このように、運送品の滅失・損傷に関しては責任制限の効果も有することとなったとみられるロッテルダム・ルールにおける損害賠償額の算定の規定であるが、当該規定により算定された額が、実際に請求者において生じた損害の額より上回る場合にはどのように解されるべきであろうか。わが国の国際海上物品運送法12条の2の規定の解釈のように、「定額賠償制」の規定であるとする、このような場合においても、請求者は本条により算定される相場における市場価格での賠償請求ができることとなる。しかし、作業部会にスイス代表として参加したツィーグラー教授（Alexander von Ziegler）は、ロッテルダム・ルール22条1項により定まる損害賠償の額は、損害賠償の予定（forfeit compensation）ではなく、算定および責任制限のデフォルトに過ぎないとし、実損害までの賠償しか認めるべきでないと考えているようである。⁽⁷⁴⁾

なお、22条3項の規定は当初万国海法会により作成された草案では、「運送品が滅失または損傷した場合においては、延着の規定に基づく場合を除き、運送人は1項および2項に規定に基づくものを超える賠償金の支払い義務を負わないものとする（“In case of loss of or damage to the goods, and save for in article 6.4 [当時の草案における延着の規定], the carrier shall not be liable for payment of any compensation beyond what is provided for in articles 6.2.1 and 6.2.2” [最終案の22条1項および2項に相当する]))」となっており、最終案にある“except when”以下、すなわ

ち運送人と荷送人で別途の合意があればそれに従う旨の規定がなく、責任制限の趣旨がより明確になっていた。そして、この草案の趣旨について、「この規定は、ハーグ・ウィスビー・ルール4条5項(b)に反映されている原則に従うものである。この規定は、ハーグ・ウィスビー・ルールの文言が意図していたと考えられる、価値の減少相当分を損害賠償の額とし、間接損害を排除することを明確にしたものである⁽⁷⁵⁾」と説明されていた。しかし、UNCITRAL 作業部会の議論で、この規定が間接損害 (consequential damage) のように通常の運送品の価格 (value of goods) によって把握されない損害すべてを排除する趣旨かどうか⁽⁷⁶⁾が明確でないという問題が指摘され、間接損害が賠償に含まれるか否かについては当事者の意思によるべきとの考え方が示されている⁽⁷⁷⁾。また、この規定が「絶対的な責任の上限 (an absolute limit on the amount of damages recoverable)」を設定する趣旨かどうかについて疑問が出されたが、これについても当事者間の意思によるべきとの考え方が支持され⁽⁷⁸⁾、「except when」以下の文言、すなわち、運送人および荷送人の別段の合意があればそれに従う旨が追加されて、最終案となっている。この議論の経緯を見るに、ロッテルダム・ルールの起草者の間においては、ハーグ・ウィスビー・ルール4条5項(b)の解釈について評価が分かれていたことがうかがえる。

いずれにせよ、結果的に、運送人と荷送人との運送契約締結時の意思を尊重するとしながらも、22条3項の規定ぶりは、あくまでそれを例外的な取扱いとして規定し、原則としては、損害賠償額の算定の規定である22条1項および2項により算定される額をもって、運送人の運送品の滅失・損傷についての損害額⁽⁷⁹⁾の上限として機能を持たせるという立法的な解決をしていると考えられ、この点でハーグ・ウィスビー・ルールから大きな変更が加えられていると見るべきであろう。

5 本章のまとめ

これまでみたとおり、ハーグ・ウィスビー・ルール4条5項（b）の規定は、ブリュッセル会議の審議の結果、責任制限の規定としての性質を否定され、推定的な（*prima facie*）損害額の算定基準として位置づけられたものであった。それはコモン・ローをはじめとする各国に最も広く共通する考え方を成文化したものに過ぎなかったといえる。

イギリスにおける評価については、同条が責任制限の規定であるかどうかについては議論があるものの、それを否定する見解のほうが支持を得ており、また、責任制限の規定であるという説も、その理由として運送人の保護ということを強調しているわけではない。加えて、わが国の通説のように「損害額の定額化」の規定、すなわち実損害の如何を問わず、この規定により算定される抽象的損害を賠償させる規定であるとする見解は見られなかった。

また、ハンブルグ・ルールおよびロッテルダム・ルールといった国連海上物品運送条約の作成過程での議論からも、必ずしもハーグ・ウィスビー・ルール4条5項（b）が責任制限の規定として評価されていないことが裏付けられた。ロッテルダム・ルール22条において、“in connection of goods”⁽⁸⁰⁾という表現がなくなったこととその表現を削除した趣旨、また、3項により、別途合意した場合を除き、運送人は1項および2項により算定される額を超える賠償義務を負わないことを明記されたこととの対比として、ハーグ・ウィスビー・ルール4条5項（b）は間接損害などを排除する責任制限の規定ではないという解釈が妥当なものと思われる。イギリス法の損害賠償法の理論的な整理からも、同条を間接損害なり、特定の損害項目を排除する根拠規定とすること、すなわち損害賠償の範囲（“remoteness”）に関する一般法の特則であると評価するのは困難であり、損害賠償額の算定の規定（*measure of damage*）として位置づけられるべきものと思われる。

おわりに

本稿における検討により、わが国の国際海上物品運送法12条の2の規定についての通説的説明が、ハーグ・ウィスビー・ルール4条5項(b)についての国際的な理解とは異なったものであることが明らかになった。いずれの見解が妥当かについての実質的な評価は本稿においては行っていない。責任制限の規定でなく、損害額の推定的な算定基準であるとしても、当事者が反証しない限り、当該規定により算定される金額が賠償額となるので、訴訟実務上、多くの事案で、間接損害を含まない、運送品に物理的に生じた滅失・損傷を限度とする賠償が認められることになるであろう。したがって、責任制限の規定と位置づけなかった場合においても、間接損害が認められる事例はあくまで例外的となり、実質的に、責任制限の規定であるとする 것과大差はないといえるかもしれない。しかし、そうであっても、限界的な事例においては、規定の性質、位置づけをどのように見るかによって結論が変わってくるものであり、さらには、他の規定との関係、とりわけ故意または認識ある無謀な行為があった場合に責任制限の利益を与えない、責任制限阻却条項との関係をどう整理すべきかについて大きな影響がある⁽⁸¹⁾。

わが国の通説が国際的に見ればやや特異な解釈となっているとしても、そのことは必ずしもわが国の通説が誤ったものであるということを意味しているわけではない。ロッテルダム・ルールの規定は、むしろわが国の12条の2についての通説の理解に結論的に近いものとなっていることから、価値判断として、わが国の通説は間違っていなかったといえるかもしれない。また、別の観点で、通説の見解が、商法の規定を準用する旧法における解釈を現行法の解釈にそのまま引き継がれたことにより法的な安定性が保たれたという評価もできるかもしれない。

しかし、ハーグ・ウィスビー・ルール4条5項(b)の規定の趣旨についての十分な分析・評価を行わぬまま、同規定が商法580条の規定と同趣旨で

あると結論づけて商法の規定の解釈論をそのまま援用しているのであればその妥当性について改めて検討する必要がある。運送品に対する賠償責任について、運送人は、原則として間接損害について責任を負わないということは、結論的に概ね異論がないものとも思われるが、ハーグ・ウィスビー・ルール4条5項（b）をその根拠とすることは必ずしも妥当でない。同規定の性質についての理論的な説明としては、国際的な支持を得ていると考えられる解釈、すなわち、賠償額の算定基準を定める規定であるという説明のほうが優れているものとも思われる。わが国の民事上の損害賠償の範囲に関する基本規定である民法416条が、もともとイギリスのハドレー・ルールに示された予見可能性ルールを採用したものであることから、運送人の損害賠償責任に関するイギリス法の議論は参照すべきものであろう。物品運送契約において、運送人が原則として間接損害を負わないことは、イギリス法のもとでは予見可能性ルールをベースとした損害賠償の範囲についての基本原則、すなわち“remoteness”のルールを適用することによっても導きださうな結論なのである。⁽⁸²⁾ 運送人が負うべき責任は、運送契約の性質から本質的にどの範囲までなのか、また、それは損害賠償の範囲に関する基本規定である民法416条を適用することだけでは導きえない結論なのか、ということを改めて検討したうえで、国際海上物品運送法12条の2の規定の趣旨および位置づけを再評価する必要があるのではないだろうか。

- （１）条約の唯一の正文はフランス語で、正式名称は、“Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance” という。
- （２）本改正議定書は、英文も正文とされ、正式名称は、“Protocol to amend the international convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading, signed at Brussels on 25th August 1924” という。
- （３）1957年成立の「海上航行船舶の所有者の責任の制限に関する国際条約」（“International convention relating to the Limitation of the liability of owners of sea-going ships”）および同条約に基づく船舶所有者等の責任制限に関する法律

- (いわゆる船主責任制限法)による船舶のトン数に応じた総体的な責任制限である船主責任制限に対する表現であり、以下本稿においてこの呼称を用いる。
- (4) 鴻常夫「国際海上物品運送法の改正について」海法会誌復刊第36号(1992)10頁。
- (5) 落合誠一「国際海上物品運送法の改正」運送法の課題と展開(1994)82頁。
- (6) 菊池洋一・改正国際海上物品運送法(1992)63頁。
- (7) 正式名称は、“United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea”という。
- (8) ここで「間接損害」として想定しているものは、運送品の価値(交換価値)に包含されない、使用利益や転売利益等の逸失利益、その他の追加費用等の損害、すなわち、イギリス法でいうところの“consequential damage (loss)”に相当するものを指していると考え、本稿においてそのような意味で用いる。なお、イギリス法において、“consequential loss”は“special damage”(特別損害)とは同義ではなく、後述するハドレー・ルールでいうところの第一原則(いわゆる通常損害)の範囲内のものもあり、“too remote”でなければ賠償されるべき損害とされる(*McGregor on Damages*, (18th edition), 2009, pp.24-25.
- (9) 菊池・前掲(注6)62-63頁。
- (10) 菊池・前掲(注6)65-66頁。
- (11) 菊池・前掲(注6)65頁。
- (12) 鴻・前掲論文(注4)53頁、落合・前掲論文(注5)83頁、今井薫ほか・現代商法IV 保険・海商法〔改訂版〕(1997)377頁、戸田修三＝中村眞澄編・注解国際海上物品運送(1997)254頁、江頭憲治郎・商取引法〔第6版〕(2010)319頁等。なお、若干ニュアンスが異なる説明として、中村眞澄＝箱井崇史・海商法(2010)234頁は本条の趣旨について定型化を図ることによる運送契約当事者双方のリスク予測可能性を挙げ、運送人の保護は挙げていない。
- (13) 13条の2は、ハーグ・ウィスビー・ルール4条5項(e)の規定を国内法化したものであるが、この4条5項(e)は「損害を生じさせる意図をもってまたは無謀にかつ損害の生ずるおそれがあることを認識して行った運送人の作為または不作為により損害が生じたことが証明された場合には、運送人および船舶は、この5に定める責任の制限の利益を受けることができない」と規定するのみで、4条5項のうち、いずれの規定がその対象となる「責任制限」の規定であるかは明確に示されていない。わが国はドイツの立法例にならい、同項(b)を責任制限の規定とした法

改正を行ったが、フランスは同項（e）に定める責任制限阻却事由があっても同項（b）の規定は適用されるという立場を採っている（日本海法会「国際海上物品運送法改正関係資料」海法会誌復刊第35号（1991）116頁、124頁）。なお、ドイツは、実質的にその内容を国内法に取り込んでいるとはいえ、ウィスビー・ルールの批准国ではないことに留意すべきである。

(14) 東京地判平20・10・27判例タイムズ1305号223頁。本件は船主である原告が貨物保険者である被告に対し共同海損分担金の支払いを求めた訴訟である。被告からの貨物損害に対する損害賠償請求権の額との相殺の主張に関し、その賠償の額についてなされた判断である（この判例の評釈として、小林登「船主の共同海損分担金保証債務履行請求権と相殺の可否」ジュリスト1403号（2010）がある）。

(15) 落合・前掲論文（注5）82頁。

(16) 菊池・前掲（注6）62頁。

(17) 田中誠二＝吉田昂・コンメンタール国際海上物品運送法（1964）207頁。なお、国際海上物品運送法制定時の13条に関する政府委員の説明でも「第1項は、条約第4条5項の規定に則り、運送人の運送品に関する損害賠償責任について、一定金額による限度を設けるものである。運送人は、予め運送品の種類および価額が通告されない限り、運送品の価額のいかにかわからず、同様の注意をもつて運送するのであるから、そのような運送品に損害を生じた場合に予期しない金額の賠償の責任を負うことは、負担に堪えないところであり、荷送人としては特別な取扱を要求して高額な運送賃を支払うよりも、損害賠償額は少なくとも運送賃の低廉であることを望むのであるから、早くから、損害賠償額に限度を設ける約款が行われた。条約は、このような慣行を認めつつ、次条の規定と相俟つて、賠償限度額の最低限を定め、運送人の利益を保護することとしたのである。わが商法は、このような約款を禁止しているが、条約の認める世界的慣行を排斥してまで、荷主の利益を保護しなければならない特別な理由もみあたらない。そこで条約に従い、この規定を置いたのである。」とするのみで、580条との関係についてなら触れられていない（小町谷操三・統一船荷証券論および国際海上物品運送法註釈（1958）358-359頁）。

(18) 田中＝吉田・前掲（注17）209頁。

(19) 平出慶道・商行為法〔第2版〕（1989）473頁。

(20) 田中誠二＝喜多了祐＝堀口亘＝原茂太一・コンメンタール商行為法（1973）443-444頁。

(21) 穴戸善一「商法580条1項の趣旨」別冊ジュリストNo.194（2008）193頁、落合

- 誠一「運送品が全部滅失したが荷主に損害が生じない場合における運送人の責任」
ジュリスト No.693 (1979) 108頁、江頭憲治郎「最高裁判所民事判例研究 民集32
巻3号」法学協会雑誌第98巻第3号(1981) 486頁。通説に反対する見解として、
村田治美「運送人の定額賠償責任と第三者のためにする損害賠償」甲南法学第22巻
(1983) は、その25頁以下において、運送人保護の規定であるという説を批判し、
580条の規定の趣旨は賠償関係の簡易迅速な解決および損害額についての紛争の防
止を図るものとする。
- (22) 小町谷操三・運送法の理論と実際(1953) 368-373頁、鈴木竹雄・新版 商行為
法・保険法・海商法 全訂第2版(1993) 43頁、江頭憲治郎・商取引法〔第6版〕
(2010) 319頁。
- (23) 民集32巻3号670頁。
- (24) 小町谷・前掲(注22) 368頁。
- (25) 竹田省「運送人の責任」商法の理論と解釈(1959) 346-347頁。
- (26) 明治23年旧商法における運送人の損害賠償の規定は、ロエスレル草案をベース
としたもので現行商法の規定とは異なっていた。旧商法の商行為編はいわゆる法典
論争のなかで施行は延期され、結局明治32年商法の制定までの空白を埋めるため明
治32年7月からおおよそ1年しか施行されなかった。明治32年商法は、岡野敬次郎、
梅謙次郎、田部芳の3名が起草委員となり編纂され、明治32年6月より施行、これ
により旧商法は廃止となった(牧英正＝藤原明久編・日本法制史(1993) 369-370
頁参照)。なお、現行商法580条は制定当初340条であったが、これは昭和13年の改
正商法による第1編および第2編の条文数の増加に伴い、単に条文数が変更された
に過ぎず、規定の内容に変更はない。
- (27) 法典質疑会・法典修正案理由書：商法・同施行法〔再版〕(1898) 93-94頁。
- (28) 丸山長渡・改正商法〔明治32年〕要義 日本立法資料全集別巻 358 (1899/2005)
512頁。柳川勝二・改正商法〔明治44年〕正解 日本立法資料全集別巻 226 (1911/
2002) 449頁。吾孫子勝・改正商法通義〔再版〕(1911) 420-421頁。
- (29) 吾孫子・前掲(注28) 422頁。
- (30) 丸山・前掲(注28) 514頁。
- (31) 岡野敬次郎・商行為及保険法(1928) 240-241頁。なお、同書は234-246頁で運
送人の損害賠償の額について説明するが、そこでは運送人の保護ということは一切
明言していない。
- (32) 4条5項(b)の規定は次のようになっている。

“The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged. The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price, or if there be no such price, according to the current market price, or if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.”

- (33) 本節の条約会議について、谷川久「船荷証券条約および海難救助条約の改正」海法会誌復刊第13号（1968）に詳しい報告がある。
- (34) 谷川・前掲（注33）8頁。
- (35) 正式名称は、“Convention Internationale Concernant le Transport des Marchandises par Chemins de Fer” という。
- (36) 正式名称は、“Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route” という。
- (37) Procès -Verbaux, Conférence Diplomatique de Droit Maritime, Douzième session（1^e phase）, Bruxelles, 1967, p.679.
- (38) Ibid., p.79.
- (39) Ibid., pp.121-122.
- (40) Ibid., p.694. なお、最終案となった単位方式または重量方式のいずれか高い額という規定のされ方は、その後のアメリカ提案をベースとする（ibid., pp.708-709）。
- (41) Ibid., p.718.
- (42) たとえば、コンテナ貨物の場合その重量が30～40トンに上ることは当事も稀ではなかったようだが（Procès -Verbaux, Conférence Diplomatique de Droit Maritime, Douzième session（2^e phase）, Bruxelles, 1968, p.116）、その場合1キロあたり30フランを当時のレートで約715円として計算すると約21,450,000～28,600,000円に及ぶ。
- (43) Ibid., pp.188-191.
- (44) Ibid., pp.207-210.
- (45) Ibid., pp.246-249.
- (46) Ibid., p.95.
- (47) Ibid., pp.97-98.
- (48) Ibid., p.115.

- (49) 谷川・前掲(注33) 57頁。
- (50) *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading* (21st Edition), 2008, pp.408-409.
- (51) 正式名称は、“United Nations Convention on the Carriage of goods by sea” という。
- (52) Carver, *Carriage by Sea* (13rd Edition), 1982, pp.1456.
- (53) 本節のここまでの記述は、田井義信・イギリス損害賠償法の理論(1995)を参照した。「チェシャとフィフットの両教授(Cheshire and Fifoot)は、“remoteness of damages”、“damage too remote”、“remote consequences”、“measure of damages”等の言葉は、あたかも同義語であるかのように交換的に使われているとして、損害賠償(damage)と損害賠償額(damages)との区別の必要性を説いている。すなわち、『問題は、究極の分析において、損害賠償が二つの別個の問題 — 賠償が求められている損害の範囲(remoteness)とその賠償の評価(assessment)とは区別されねばならないという基本原理から生ずる問題 — であることが理解されるならば、もっと明瞭になるであろうということを示している。』と述べ、その問題として、①原告はいかなる種類の損害を賠償請求する資格があるか、②1の損害に対して支払われるべき実際の金銭賠償額の評価原理は何かの二つをあげる。』(同書28頁)。この「損害の範囲(remoteness)」と「賠償の評価(assessment、measure of damages)」との峻別は、本稿が取り扱う問題を検討するにあたり重要な視点であると思われる。
- (54) McGregor, *op.cit.*, pp.1001-1002.
- (55) Nicholas Gaskell, *Bills of Lading: Law and Contracts*, 2000, p.501.
- (56) Satef-Huttenes Albertus S.p.A. v. Paloma Tercera Shipping Co. S.A. (The Pegase), [1981] 1 Lloyd's Rep. 175.
- (57) William Tetley, *Marine Cargo Claim* (4th Edition), 2008, p.790.
- (58) *Ibid.*, p.808.
- (59) 他にも「間接損害を排除する趣旨ではないかとも考えられる」とするものもあるが、その根拠は示されていない(Stephen Girvin, *Carriage of Goods by Sea*, 2007, p.394)。
- (60) Hakan Karan, *The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions, The Hague, Hague-Visby, and Hamburg Rules*, 2004, pp.263-264. 但し、同書はこの説を支持するものではなく、あくまで同説を正当化するために考える根

抛を挙げているに過ぎない。

- (61) Tetley, *op. cit.*, p.239.
- (62) 但し、CMR では仕向地ではなく仕出地および時の価格としている点でハーグ・ウィスビー・ルールと異なっている (the value of the goods at the place and time at which they were accepted for carriage)。
- (63) Buchanan and Co. Ltd. v. Babco Forwarding and Shipping (U.K.) Ltd. [1977] 1 Lloyd's Rep. 234; p.238.
- (64) Anthony Diamond, Q.C. "The Hague-Visby Rules" Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 225, 1978, p.248.
- (65) Ibid., p.248.
- (66) Laiterie Dupont Morin Flechard v. Anangel Endeavour Cia. Nav. (unreported, 17 March 1989), Cooke, *Voyage Charters*, 2007, p.1058.
- (67) *Carver on Bills of Lading* (2nd Edition), 2005, p.631.
- (68) ハンブルグ・ルールは、ウィスビー・ルール採択と前後する1968年の国連貿易開発会議 (UNCTAD) 総会において、海運に関する国際的制度や慣行を荷主保護の立場から見直し、新たな国際物品運送条約をつくるべきだという観点から、ハーグ・ルールの改訂を検討すべき課題のひとつとして決定されたことを端緒として検討が開始され、国連国際商取引法委員会 (UNCITRAL) の Working Group III (作業部会) により条約改正案が作成され、1978年に採択、1993年に発効している。
- (69) UNCTAD REPORT, Bills of Lading, (TD/B/C.4/ISL/ 6 /rev.1,1971), pp.47-48.
- (70) Report of the Secretary-General, second report on responsibility of ocean carriers for cargo : bills of lading" (A/CN.9/76/Add.1, 1973), p.170.
- (71) Report of the Secretary-General; third report on responsibility of ocean carriers for cargo : bills of lading" (A/CN.9/88/Add.1, 1974), p.143.
- (72) Anthony Diamond QC "The Rotterdam Rules" Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 17 11 2009, p.480.; Francesco Berlingieri "Revisiting the Rotterdam Rules" Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 06 10 2010, p.604. ロッテルダム・ルールにおいても、ハンブルグ・ルール同様、延着についての規定が設けられ (21条)、延着による責任について60条により運賃の2.5倍までの責任の上限が定められているものの、損害額の算定についての規定はない。

- (73) Diamond, op.cit., p.482.; Berlingieri, op. cit., p.605. なお、61条の責任制限却事由の規定は、18条のみを引用しており、22条には適用がないような規定のされ方となっている。これについては条文作成上のミスの可能性もあることが指摘されている(藤田友敬「新しい国連国際海上物品運送に関する条約案について」ソフトロー研究13号(2009)75頁)。
- (74) Alexander von Ziegler “Compensation for Damage: The Rotterdam Rules Appraised” *European Journal of Commercial Contract Law* (2010) p.54.
- (75) A/CN.9/WG.III/WP.21, p.31.
- (76) Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its tenth session, Vienna, 16-20 September 2002, (A/CN.9/525), p. 20.
- (77) Ibid., p. 20.
- (78) A/CN.9/WG.III/WP.32, pp.28-29.
- (79) ダイヤモンド氏は「もともとコモン・ロー諸国では、“remoteness”のルールに従い、通常はかかる間接損害の賠償は認められないとし、この変更はもっぱらコモン・ローの“remoteness”のルールの適用のない国における運送人にメリットが生じるだろう」とする。Diamond “The Rotterdam Rules” p.482.
- (80) ダイヤモンド氏は、「間接損害は賠償されないものとする趣旨」と理解しており、ロッテルダム・ルールの起草者の1人でもあるベルリンジェリ教授も、その見解に同意している(Diamond “The Rotterdam Rules” p.482., Berlingieri “Revisiting the Rotterdam Rules” p.605)。
- (81) もっとも後者の点については、わが国の国際海上物品運送法では立法的に解決されている(前掲注13参照)。
- (82) 前掲(注79)参照。